



⑧ BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND



DEUTSCHE  
PATENTAMT

⑫ Patentschrift  
⑬ DE 41 29 509 C 2

④ Int. Cl. 5:  
E 02 F 9/22  
F 15 B 11/02

Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

⑭ Patentinhaber:

Mannesmann Rexroth GmbH, 97816 Lohr, DE

⑮ Vertreter:

Hauck, H., Dipl.-Ing. Dipl.-Wirtsch.-Ing., 80338 München; Graafls, E., Dipl.-Ing., 20354 Hamburg; Wehnert, W., Dipl.-Ing., 80338 München; Döring, W., Dipl.-Wirtsch.-Ing. Dr.-Ing., Pat.-Anwälte, 40474 Düsseldorf

⑯ Erfinder:

Roth, Dieter, 8490 Schüchtern, DE; Rausch, Georg, 8770 Lohr, DE

⑰ Für die Beurteilung der Patentfähigkeit  
in Betracht gezogene Druckschriften:

DE 39 09 205 C1  
DE 33 18 085 A1  
DE 25 02 688 A1

JP Patents Abstracts of Japan, 54-74979 M-70,  
Aug. 25, 1979, Vol.3, No. 101;  
58-80508 A., M-89, Sept.24, 1981, Vol.5, No. 151;

⑲ Hydraulische Steueranordnung für Baumaschinen

DE 41 29 509 C 2

DE 41 29 509 C 2

## Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine hydraulische Steueranordnung für Baumaschinen gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

Es ist bekannt (DE 39 09 205), die Nickschwingungen von Fahrzeugen, insbesondere Radladern mit gefüllter Ladeschaufel bei höherer Fahrgeschwindigkeit mit einem Dämpfungssystem zu dämpfen, das Bestandteil der hydraulischen Anlage des Fahrzeugs ist. Dabei ist der hydraulische Zylinder zum Heben der Last, insbesondere der Liftzylinder zum Heben und Senken der Ladeschaufel an einen hydraulischen Speicher angeschlossen, der von der Hydraulikpumpe über ein Druckminderventil auf den zu erwartenden Lastdruck in dem Liftzylinder aufgeladen wird. Zwischen dem Speicher und dem hydraulischen Zylinder ist ein Absperrventil angeordnet, das geschlossen ist, solange mit der Ladeschaufel gearbeitet wird und das vom Fahrer geöffnet wird, sobald beim Fahren die Nickschwingungen einsetzen. Dabei soll ein Durchsacken der Last verhindert werden, so daß es darauf ankommt, den Speicher mit dem zu erwartenden Lastdruck zu laden.

Die der Erfindung zugrundeliegende Aufgabe besteht darin, den Anschluß des hydraulischen Dämpfungsspeichers an die hydraulische Steuerschaltung des Fahrzeugs zu vereinfachen, in dem Speicher den richtigen Druck einzustellen, der beim Zuschalten des Dämpfungssystems keine ungewünschten Bewegungen zur Folge hat, und Strömungsmitittelverluste zu vermeiden.

Die genannte Aufgabe ist erfahrungsgemäß durch die Merkmale im kennzeichnenden Teil des Patentanspruchs 1 gelöst.

Vorteilhafte Weiterbildungen ergeben sich aus den Unteransprüchen.

Erfahrungsgemäß ist die Füllleitung für den hydraulischen Dämpfungsspeicher über das Absperrventil an den hydraulischen Zylinder des lasttragenden Arbeitswerkzeugs angeschlossen. Das Absperrventil ist mit dem Speicherdruck selbst beaufschlagt, so daß beim Betätigen des Arbeitszylinders auch der Speicher aufgeladen wird und zwar auf den dem Lastdruck entsprechenden Druck. Da somit der Anschluß des Speichers an den Arbeitszylinder über nur eine Leitung erfolgt, über die der Speicher auch aufgeladen wird, ist die Anordnung stark vereinfacht und entfallen Strömungsmitittelverluste, die in einem in einer eigenen Füllleitung angeordneten Druckminderventil entstehen.

Während das Absperrventil in der Füllleitung vom Speicherdruck geschlossen gehalten wird, kann das Absperrventil durch Ansteuern eines Steuerventils druckentlastet und damit geöffnet werden.

Beim Zuschalten des Dämpfungsspeichers soll außerdem die dem Lastdruck abgekehrte Zylinderkammer, in der Regel die stangenseitige Zylinderkammer mit einem Tank verbunden sein, um bei Kolbenbewegungen infolge Nickschwingungen Strömungsmittel aus der stangenseitigen Kammer abzuführen bzw. aus dem Tank nachzusaugen. Erfahrungsgemäß erfolgt diese Verbindung zum Tank über ein Wegeventil, das bei solchen Fahrzeugen insbesondere Radladern ohnehin vorgesehen ist und die Funktion hat, in einer Arbeitstellung beide Zylinderräume miteinander zu verbinden, um also beispielsweise beim Planieren mit der Ladeschaufel diese in einer Schwimmstellung zu halten, in der sie sich den Bodunebenheiten anpassen kann. Dieses zusätzliche Ventil erhält eine weitere Schaltstellung, in die der Kolbenschieber automatisch umgeschaltet wird, wenn

das Absperrventil zum Zuschalten des Dämpfungssystems geöffnet wird. In dieser zusätzlichen Schaltstellung werden die dem Druckraum des Arbeitszylinders entgegengesetzten Räume mit dem Tank verbunden.

Um das Durchströmen von Strömungsmittel zum Tank zu drosseln, kann der Kolbenschieber in dieser zusätzlichen Schaltstellung durch einen Anschlag in einer Drosselstellung gehalten werden.

Ein Ausführungsbeispiel ist nachstehend anhand der Zeichnung näher erläutert, in deren einziger Figur eine hydraulische Schaltungsanordnung für einen Lader schematisch dargestellt ist.

In der Zeichnung fördert eine Pumpe 1 Druckmittel über eine Pumpenleitung 2 zu einem Wegeventilblock 3, der in üblicher Weise aus Wegeventilen zum Betätigen von Arbeitszylindern besteht. In der dargestellten Ausführungsform ist ein Wegeventil 4 zum Betätigen von Tiltzylindern 5, ein Wegeventil 6 zum Betätigen von Liftzylindern 7 der Ladeschaufel eines Radladers und ein Wegeventil 8 vorgesehen, das dem Wegeventil 6 nachgeschaltet ist und das in der Schaltstellung "S" den stangenseitigen Zylinder Raum 9 der Liftzylinder 7 mit dem kolbenseitigen Zylinder Raum 10 verbindet. Das Wegeventil 8 hat noch eine weitere Schaltstellung D, die nachstehend erläutert wird. Das Wegeventil 6 dient zum Heben und Senken der Liftzylinder 7, wobei in der Hubstellung der kolbenseitige Zylinder Raum 10 an die Pumpenleitung 2 und der stangenseitige Zylinder Raum 9 an eine Tankleitung 12 angeschlossen wird. Die Liftzylinder 7 halten die Ladeschaufel eines Radladers.

Die Wegeventile 4, 6, 8 sind hydraulisch betätigt. Hierfür ist ein Ventilblock 15 mit handbetätigten Steuerventilen vorgesehen, mit denen in bekannter Weise die Arbeitstellungen der Wegeventile 4, 6, 8 einstellbar sind. Der hierzu erforderliche Steuerdruck wird in einer Steuerpumpe 16 erzeugt.

Die kolbenseitigen Zylinderräume 10 der Liftzylinder 7 sind über Leitungen 18, 19 jeweils an das Wegeventil 6 bzw. 8 angeschlossen und außerdem über eine Füllleitung 20 und ein Absperrventil 22 an einen oder mehrere Dämpfungsspeicher 23. Das Absperrventil 22 besteht aus einem Zweiwege-Sitzventil 24 und einem Dreieventil 25, das in dem Ausführungsbeispiel elektrisch ansteuerbar ist. In der dargestellten Stellung des Dreieventils 25 ist der Steuerraum 26 des Zweiwege-Sitzventils 24 mit dem Anschluß B am Absperrventil 22 verbunden, d. h. der Druck im Speicher 23 beaufschlagt den Ventilkörper des Sitzventils 24 in Schließrichtung. In der umgeschalteten Stellung des Dreieventils 25 wird der Steuerraum 26 über den Anschluß T mit dem Tank verbunden, also druckentlastet, so daß der Ventilkörper 24 öffnet und der Speicher 23 zum Dämpfen der Nickschwingungen mit den Zylinderräumen 10 verbunden ist.

Die Wirkungsweise ist folgende: Das Aufladen der Speicher 23 erfolgt beim Heben der Last, wenn das Wegeventil 6 in die Stellung Heben verschoben wird und damit ein entsprechender Druck in den Zylinderräumen 10 aufgebaut wird. Dieser Druck wirkt auch auf die dem Anschluß A zugekehrte Fläche des Ventilkörpers des Sitzventils 24, das dadurch öffnet, so daß Druckmittel über das geöffnete Sitzventil 24 in den Speicher gelangt. Steigt der Speicherdruck auf einen dem Lastdruck entsprechenden Wert an, so schließt das Sitzventil 24, dessen Steuerraum 26 vom Speicherdruck beaufschlagt ist.

Zum Zuschalten des Dämpfungsspeichers 23 auf die Liftzylinder 7 wird das Dreieventil 25 elektrisch um-

gesteuert, was durch willkürliche Betätigung von Seiten des Fahrers oder auch automatisch erfolgen kann, wodurch der Steuerraum 26 des Sitzventils 24 mit dem Tank verbunden wird, so daß das Sitzventil 24 öffnet. Dabei ist der Speicherdruck gleich dem Lastdruck im Zylinderraum 10, da ja vorher der Speicher 23 auf diesen Druck über die Leitung 20 aufgeladen wurde. Die Dämpfung erfolgt also mit dem im Zylinderraum 10 herrschenden Druck, nicht mit einem höheren oder niedrigeren Druck, der eine Bewegung des Kolbens zur Folge haben würde. Insbesondere ist ein Absacken der Last beim Zuschalten der Dämpfungsspeicher 23 vermieden.

Um das Nachsaugen von Strömungsmittel in die stangenseitigen Räume 9 der Liftzylinder 7 zu ermöglichen, ist für das für die Schwimmstellung vorgesehene Wegeventil 8 eine weitere Schaltstellung D vorgesehen, in der die Anschlußleitung 30 der stangenseitigen Zylinderräume 9 mit der Tankleitung 12 verbunden wird. Das Wegeventil 8 wird in die Schaltstellung D über ein zusätzliches Steuerventil 31 gebracht, das gleichzeitig mit dem Drewegeventil 25 geschaltet wird. Der Durchgang des Strömungsmittels durch das Wegeventil 8 in der Schaltstellung D läßt sich in einfacher Weise dadurch drosseln, daß der Kolbenschieber beim Umschalten in die Schaltstellung D an einen Anschlag fährt, der eine entsprechende Drosselung zur Folge hat. Es ist somit möglich, die erforderliche Verbindung der stangenseitigen Zylinderräume 9 zum Tank beim Zuschalten der Dämpfung mittels eines ohnehin vorhandenen Wegeventils 8 vorzunehmen.

In der Schaltstellung D des Wegeventils 8 ist der stangenseitige Zylinderraum 9 über die Arbeitsleitung 30 und einen Verbindungskanal 32 im Wegeventil 8 mit der Umlaufleitung 33 verbunden, an welche alle Wegeventile 4, 6, 8 angeschlossen sind und die stromab des letzten Wegeventils 8 in die Tankleitung 12 mündet. Damit herrscht beim Zuschalten der Dämpfung im stangenseitigen Zylinderraum 9 der Umlaufdruck, der in der Regel etwas höher liegt als der Tankdruck. Dadurch ist sicher gestellt, daß ein Ausscheiden von Luft während der Dämpfungsbewegung des Arbeitskolbens unterbunden wird.

## Patentansprüche

45

1. Hydraulische Steueranordnung für Baumaschinen mit mindestens einem über mindestens einen hydraulischen Zylinder betätigbarer Arbeitswerkzeug, insbesondere Ladeschaufel, mit einem Wegeventil zur Steuerung der Druckmittelwege zwischen dem Zylinder, einer Druckmittelquelle und einem Tank, mit einem hydraulischen Speicher, der über eine Füllleitung mit der Druckmittelquelle verbindbar ist und mit einem zwischen dem Zylinder und dem Speicher angeordneten Absperrventil, das zum Zuschalten des Speichers zur Dämpfung des Zylinders geöffnet wird, dadurch gekennzeichnet, daß das Absperrventil (22) in der Füllleitung (20) angeordnet ist, die unmittelbar an den Zylinder (7) angeschlossen ist und daß das Ventilglied (24) des Absperrventils (22) in Schließrichtung vom Speicherdruck beaufschlagt ist und in Öffnungsrichtung druckentlastet ist.

2. Steueranordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Druckmittelsteuerraum (26) des Absperrventils (22) über ein Drewegeventil (25) mit dem Speicher (23) oder Tank verbindbar

ist.

3. Steueranordnung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Absperrventil (22) ein Zweiwegesetzventil ist.

4. Steueranordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, wobei dem Wegeventil (6) zur Betätigung des Zylinders (7) ein weiteres Wegeventil (8) nachgeschaltet ist, dessen Ventilkolben in eine Schwimmstellung umschaltbar ist, in der der kolbenseitige Zylinderraum (10) mit dem stangenseitigen Zylinderraum (7) verbunden ist, dadurch gekennzeichnet, daß der Ventilkolben des weiteren Wegeventils (8) beim Öffnen des Absperrventils (22) in eine Schaltstellung gebracht wird, in der der stangenseitige Zylinderraum (7) mit dem Tank verbunden ist.

5. Steueranordnung nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Schaltstellung des Ventilkolbens des weiteren Wegeventils (8) durch einen Anschlag bestimmt ist, wodurch der Durchfluß von Strömungsmittel zwischen dem Tank und dem stangenseitigen Zylinderraum (7) gedrosselt ist.

6. Steueranordnung nach Anspruch 4 oder 5, dadurch gekennzeichnet, daß in dem weiteren Wegeventil (8) in dessen Schaltstellung ein Verbindungskanal (32) zwischen dem stangenseitigen Zylinderraum (7) und einer Umlaufleitung (33) vorgesehen ist, daß die Wegeventile (4, 6, 8) in Reihe an die Umlaufleitung (33) angeschlossen sind und die Umlaufleitung (33) in die Tankleitung (12) mündet.

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

ZEICHNUNGEN SEITE 1

**Number:**

DE 41 29 609 C2

Int. Q. 5

E 02 F 8/22

**Veröffentlichungstag:** 18. Juni 1994

